

(19)

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 1 085 312 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
21.03.2001 Patentblatt 2001/12

(51) Int Cl. 7: G01M 17/007

(21) Anmeldenummer: 00890270.2

(22) Anmeldetag: 05.09.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 13.09.1999 AT 62199 U

(71) Anmelder: AVL List GmbH
8020 Graz (AT)

(72) Erfinder:
• Schöggel, Peter, Dipl.-Ing. Dr.
8054 Seiersberg (AT)
• List, Helmut, Dipl.-Ing. Prof.
8010 Graz (AT)

(74) Vertreter: Babeluk, Michael, Dipl.-Ing. Mag.
Patentanwalt
Mariahilfer Gürtel 39/17
1150 Wien (AT)

(54) Verfahren zur Analyse des Fahrverhaltens von Kraftfahrzeugen

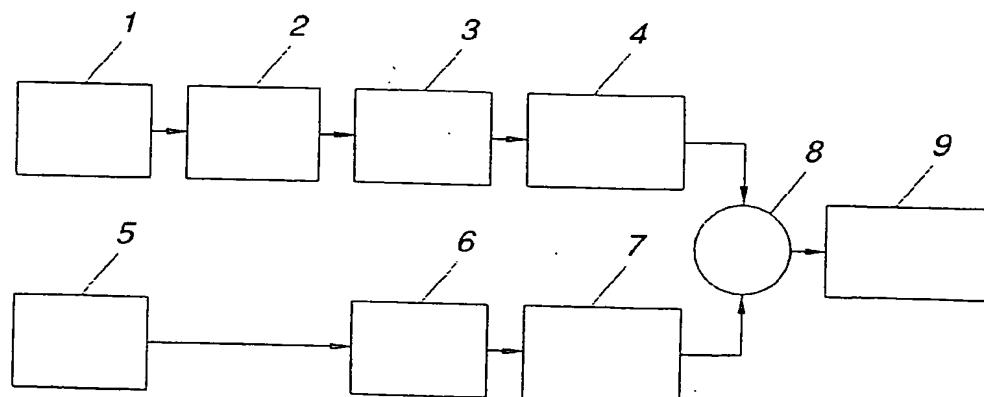
(57) Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zur Analyse des Fahrverhaltens von Kraftfahrzeugen auf einem Rollenprüfstand, mit folgenden Schritten:

- Durchführen eines vorbestimmten Betriebszyklus an einem Kraftfahrzeug, das sich auf einem Rollenprüfstand befindet;
- Ermittlung eines ersten Längsbeschleunigungs-Signals (10) aus einem Drehzahl-Signal, das vom Antriebsstrang des Kraftfahrzeugs oder dem Rollenprüfstand abgenommen wird; Ermittlung eines

zweiten Längsbeschleunigungs-Signals (11) durch einen am Kraftfahrzeug befestigten Beschleunigungs-Sensor (5);

- Überlagerung des ersten und des zweiten Längsbeschleunigungs-Signals (10, 11) zu einem Summensignal (12);
- Bestimmung eines die Fahrbarkeit des Kraftfahrzeugs darstellenden Parameters aus dem Summensignal (12).

Fig. 1



EP 1 085 312 A2

Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zur Analyse des Fahrverhaltens von Kraftfahrzeugen auf einem Rollenprüfstand.

[0002] Zielgrößen bei der Entwicklung und Optimierung des Antriebssystems von Kraftfahrzeugen sind Emissionsverhalten, Verbrauch, Leistung und die Fahrbarkeit bzw. Driveability. Allgemein wird unter Driveability eine subjektive Empfindung von Fahrern verstanden, die besonders mit dem Verhalten des Fahrzeugs in transienten Betriebszuständen zusammenhängt. Bei einem schnellen Niederdrücken des Gaspedals eines Fahrzeugs wird es als angenehm empfunden, wenn die Beschleunigung schnell und ruckfrei einsetzt. Ähnliches gilt für andere transiente Betriebszustände, wie etwa plötzlicher Wechsel in den Schubbetrieb oder die Beendigung des Schubbetriebs. Verzögerungen, Unregelmäßigkeiten oder Schwankungen in den Reaktionen des Fahrzeugs auf vom Fahrer induzierte Änderungen werden von diesem zumeist als störend empfunden. Beispiele dafür sind Ruckelschwingungen, Ansprechverzögerungen, Oszillationen der Drehzahl oder Zugkraftschwankungen. Positiv wird eine gute Gasannahme empfunden sowie eine entsprechende Durchzugskraft oder ein ruhiger und stabiler Leerlauf. Die Fahrbarkeit wird durch das Motormanagement wesentlich beeinflusst, aber auch durch die Aufhängung des Motors und die gesamte Gestaltung des Antriebsstranges. Da man versucht, durch Beeinflussung des Motormanagements niedrige Verbrauchswerte und eine günstige Abgasemission zu erzielen, muss als zusätzliche Zielgröße die Erhaltung oder Steigerung der Fahrbarkeit berücksichtigt werden.

[0003] Problematisch ist dabei jedoch, dass die objektive und reproduzierbare Bestimmung der Fahrbarkeit in der Praxis wesentlich schwieriger ist als die Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs oder der Schadstoffemissionen. Erschwerend kommt hinzu, dass in frühen Phasen der Kraftfahrzeugentwicklung Versuchsfahrzeuge normalerweise nicht verfügbar sind, weshalb transiente Motormanagementfunktionen am dynamischen Motorprüfstand optimiert werden müssen. Zuverlässige Aussagen über die Fahrbarkeit konnten dabei bisher jedoch nicht erhalten werden.

[0004] In der EP 0 846 945 A der Anmelderin sind Verfahren und Vorrichtungen beschrieben, um eine weitestgehend objektive Bestimmung der Fahrbarkeit oder Driveability zu ermöglichen. Dabei wird das Fahrzeug im realen Fahrbetrieb einer Vielzahl von Messungen unterzogen, wobei die Messung der Längsbeschleunigung von besonderer Wichtigkeit ist, da Ruckelschwingungen einen wesentlichen Einfluss auf die Fahrbarkeit haben. In dieser Druckschrift ist auch beschrieben, wie auf einem dynamischen Prüfstand eine Vorhersage über die Driveability getroffen werden kann, wenn ein genaues Simulationsmodell des Fahrzeugs vorliegt, das insbesonders den Antriebsstrang detailliert abbil-

det. Die Erstellung eines solchen Simulationsmodells ist jedoch aufwendig.

[0005] Die Aufzeichnung der Daten zur Bestimmung der Driveability im Fahrbetrieb ist zwar ohne besondere

5 Schwierigkeiten möglich, aber in vielen Fällen ist es wünschenswert, gleichzeitig weitere Messungen durchzuführen, wie etwa Geräuschmessungen oder Abgasmessungen. In manchen Fällen ist das zu untersuchende Fahrzeug auch nicht in einem Zustand, der ohne weiteres einen Fahrbetrieb auf offener Straße ermöglicht. In solchen Fällen ist es wünschenswert, die Fahrbarkeit auf einem Rollenprüfstand untersuchen zu können.

[0006] Mit den bekannten Verfahren ist eine Bestimmung der Driveability jedoch nicht möglich, da insbesondere Signale über die Längsbeschleunigung fehlen, die jedoch wesentlich in die Bestimmung der Driveability eingehen. Die Erstellung eines ausreichend genauen Modells des auf dem Rollenprüfstand befindlichen Kraftfahrzeugs ist jedoch sehr schwierig, da auch die

10 Dynamik des Prüfstandes und die Kopplung des Fahrzeugs mit den Rollen zu berücksichtigen ist.

[0007] Aufgabe der Erfindung ist es, ein einfaches und zuverlässiges Verfahren zur Bestimmung der Fahrbarkeit eines Kraftfahrzeugs anzugeben, mit dem auf einem Rollenprüfstand gearbeitet werden kann.

[0008] Erfindungsgemäß weist das Verfahren folgende Schritte auf:

- Durchführen eines vorbestimmten Betriebszyklus an einem Kraftfahrzeug, das sich auf einem Rollenprüfstand befindet;
- Ermittlung eines ersten Längsbeschleunigungs-Signals aus einem Drehzahl-Signal, das vom Antriebsstrang des Kraftfahrzeugs oder dem Rollenprüfstand abgenommen wird;
- Ermittlung eines zweiten Längsbeschleunigungs-Signals durch einen am Kraftfahrzeug befestigten Beschleunigungs-Sensor;
- Überlagerung des ersten und des zweiten Längsbeschleunigungs-Signals zu einem Summensignal;
- Bestimmung eines die Fahrbarkeit des Kraftfahrzeugs darstellenden Parameters aus dem Summensignal.

45 50 [0009] Wesentlich an der Erfindung ist, dass das an Prüfstand durch Berechnung ermittelte Summensignal bei der Bestimmung der Driveability in analoger Weise verwendet werden kann wie die im realen Fahrbetrieb ermittelte Längsbeschleunigung. Es können somit die Verfahren verwendet werden, wie sie in der EP 0 846 945 A beschrieben sind, soweit sie die Beobachtung des realen Fahrzeugs betreffen.

55 [0010] Wie bei bekannten Verfahren wird das Fahr-

zeug einem Testzyklus unterworfen, wobei durch Beobachtung verschiedener Messgrößen Triggerbedingungen erfasst werden, die typischen Fahrsituationen entsprechen. Durch Analyse der Messwerte während des Auftretens dieser Triggerbedingungen können Parameter bestimmt werden, die Aussagen über die Fahrbarkeit des Fahrzeugs zulassen. In der EP 846 945 A sind solche Verfahren detailliert beschrieben. Durch die vorliegende Erfindung ist es nun möglich, diese Verfahren auch an einem Fahrzeug durchzuführen, das sich auf einem Rollenprüfstand befindet. Dadurch kann einerseits eine Vereinfachung des Testablaufs erreicht werden und andererseits können zusätzliche Messungen, die etwa die Abgasemission oder die Geräuschentwicklung betreffen, mit einfachen Mitteln simultan durchgeführt werden.

[0011] Besonders günstig ist es, wenn das erste Längsbeschleunigungs-Signal aus einem Drehzahl-Signal durch Differenzieren abgeleitet wird. Als Drehzahl-Signal kann in diesen Zusammenhang beispielsweise die Motordrehzahl verwendet werden. Unter Berücksichtigung der Getriebeübersetzung im jeweils eingelegten Gang, des Übersetzungsverhältnisses der Antriebsachse und des Abrollumfangs der Reifen kann aus diesem Signal die theoretische Geschwindigkeit des Fahrzeugs berechnet werden. Alternativ dazu kann die direkt bestimmte Drehzahl eines Rades in einen Geschwindigkeitswert umgerechnet werden, oder es wird dieser Wert aus der Drehzahl der Rollen des Prüfstandes berechnet. Durch die Differenzierung der Geschwindigkeit erhält man die theoretische Längsbeschleunigung. Für die Ermittlung der Fahrbarkeit ist diese Größe jedoch nicht geeignet, da die charakteristischen Ruckelfrequenzen nur stark verfälscht wiedergegeben werden. Erst durch die erfindungsgemäße Überlagerung mit einem an Fahrzeug selbst abgenommenen Längsbeschleunigungs-Signal wird ein brauchbarer Wert erhalten.

[0012] Eine Verfälschung durch Artefakte kann insbesondere dadurch minimiert werden, dass das erste Längsbeschleunigungs-Signal einer Tiefpass-Filterung unterzogen wird. Dabei ist eine Grenzfrequenz zwischen 1 und 2 Hz für die meisten Anwendungsfälle passend.

[0013] In analoger Weise ist es günstig, wenn das zweite Längsbeschleunigungs-Signal einer Hochpass-Filterung unterzogen wird, wobei die Grenzfrequenz bei 0,5 bis 1,5 Hz liegt. Es ist dabei günstig, wenn die Grenzfrequenz des Hochpass-Filters etwas unter der des Tiefpass-Filters liegt. Diese Filterungen werden aufeinander so angestimmt, dass die Grenzfrequenz der Filter auf einen Wert festgelegt wird, der gewährleistet, dass vom ersten Längsbeschleunigungs-Signal der niederfrequente Anteil so weit genommen wird, als dieser der tatsächlichen Längsbeschleunigung auf der Straße entsprechen würde. Ab dieser Frequenz wird der entsprechend gefilterte Anteil des zweiten Längsbeschleunigungs-Signals genommen, um die höherfrequenten An-

teile der Längsbeschleunigung unverzerrt abzubilden. Es hat sich herausgestellt, dass durch ein solches Verfahren ein Summensignal erhalten werden kann, das eine hervorragende Übereinstimmung mit einem realen Längsbeschleunigungs-Signal aufweist.

[0014] Eine weitere Verbesserung der Genauigkeit der Übereinstimmung kann dadurch erreicht werden, dass bei der Bildung des Summensignals die Gruppenlaufzeiten im Hochpass-Filter und/oder im Tiefpass-Filter korrigiert werden. Auf diese Weise kann man die relative Phasenlage der einzelnen Frequenzkomponenten in eine Relation bringen, wie sie beim realen Signal vorliegt.

[0015] Eine umfassende Beurteilung der Fahrbarkeit kann dadurch erreicht werden, dass zusätzlich zum Summensignal zur Bestimmung eines die Fahrbarkeit des Kraftfahrzeugs darstellenden Parameters mindestens eine zusätzliche Messgröße aus der folgenden Gruppe verwendet wird: Motordrehzahl, Drosselklappen- bzw. Gaspedalstellung, Fahrzeuggeschwindigkeit, Saugrohrunterdruck, Kühlmitteltermperatur, Zündzeitpunkt, Einspritzmenge, Lambda-Wert, Abgasrückführrate und Abgastemperatur. Die Bestimmung eines Wertes für die Fahrzeuggeschwindigkeit erfolgt wie oben beschrieben. Eine Korrektur der höherfrequenten Anteile ist in diesem Fall nicht erforderlich, da diese nicht in die Berechnung der Fahrbarkeit eingehen, wenn man von der Längsbeschleunigung absieht, die gesondert verarbeitet wird.

[0016] Eine besonders genaue Aussage über die Fahrbarkeit kann dadurch getroffen werden, dass aus dem Summensignal die Schwingungsamplitude bei charakteristischen Ruckelfrequenzen abgeleitet wird.

[0017] Weiters betrifft die Erfindung eine Vorrichtung zur Analyse des Fahrverhaltens von Kraftfahrzeugen auf einem Rollenprüfstand, mit einem ersten Sensor zur Erfassung eines Drehzahl-Signals vom Antriebsstrang des Kraftfahrzeugs oder vom Rollenprüfstand, mit einem Beschleunigungssensor zur Erfassung der Längsbeschleunigung des Kraftfahrzeugs und mit einer Auswertungseinrichtung, die mit dem ersten Sensor und mit dem Beschleunigungssensor verbunden ist und die dazu ausgebildet ist, die Signale der Sensoren weiterzuverarbeiten und zu einem Summensignal zu überlagern, um aus dem Summensignal einen die Fahrbarkeit des Kraftfahrzeugs darstellenden Parameter zu berechnen. Wie oben beschrieben, ist es mit einer solchen Vorrichtung möglich, auf einem Rollenprüfstand genaue Bestimmungen der Fahrbarkeit durchzuführen.

[0018] Besonders günstig ist es, wenn der Beschleunigungssensor im Bereich einer Nackenstütze des Kraftfahrzeugs angebracht ist. Es hat sich herausgestellt, dass dadurch eine besonders genaue Übereinstimmung mit den Empfindungen des Fahrers erreichbar ist, insbesonders wenn es sich um die Kopfstütze des Fahrersitzes handelt.

[0019] Wie bereits beschrieben ist es vorteilhaft, wenn die Auswertungseinrichtung einen Differenziator

und einen Tiefpass-Filter für das erste Längsbeschleunigungs-Signal und/oder einen Hochpass-Filter für das zweite Längsbeschleunigungs-Signal aufweist.

[0020] In der Folge wird die Erfindung anhand der in den Figuren dargestellten Ausführungsbeispiele näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 die erfindungsgemäße Vorrichtung in einem schematischen Blockschaltbild,

Fig. 2 ein Diagramm, das die Überlagerung des ersten und des zweiten Längsbeschleunigungs-Signals zeigt.

[0021] Mit dem Drehzahlsensor 1 wird die jeweilige Motordrehzahl gemessen. Diese Messung erfolgt in bekannter Weise über einen CAN-Bus, der Sensor kann induktiv oder digital ausgebildet sein. In der Berechnungseinheit 2 wird unter Berücksichtigung der Getriebeübersetzung aus der Motordrehzahl die theoretische Fahrzeugschwindigkeit berechnet und durch Differenzieren der Geschwindigkeit die theoretische Beschleunigung abgeleitet. Das Signal aus der Berechnungseinheit 2 wird in einem Tiefpass-Filter 3 umgewandelt, wobei es sich dabei um ein digitales Filter der Ordnung 2 mit einer Grenzfrequenz f_g von 1,5 Hz handelt. Die Welligkeit des Filters beträgt 3 dB. In einer Korrekturseinheit 4 wird die zeitliche Verschiebung der Einzelwerte um die aus dem Filter resultierende Gruppenlaufzeit korrigiert.

[0022] Parallel dazu wird die tatsächliche Längsbeschleunigung durch einen Längsbeschleunigungs-Sensor 5 gemessen, der beispielsweise in der Nackenstütze des Kraftfahrzeugs angeordnet ist. Das Signal des Sensors 5 wird in einem Hochpass-Filter 6 gefiltert, das die Ordnung 2 aufweist und eine Grenzfrequenz f_g von 1 Hz besitzt. Die Welligkeit dieses Filters beträgt ebenfalls 3 dB. Auch dieses gefilterte Signal wird in einer Korrekturseinheit 7 um die aus dem Filter resultierende Gruppenlaufzeit korrigiert.

[0023] In einem Addierwerk 8 werden die Signale aus den Korrekturseinheiten 4, 7 addiert und einer Berechnungseinheit 9 für die Driveability zugeführt, die beispielsweise das Ruckeln bewertet.

[0024] Die Funktionsweise der in dem Blockdiagramm von Fig. 1 erklärten Schaltung wird nun anhand des Diagramms von Fig. 2 erläutert. Dabei werden die entsprechenden Beschleunigungswerte a in einem instationären Fahrzustand über der Zeitachse aufgetragen. Mit 10 ist das erste Längsbeschleunigungs-Signal bezeichnet, das aus der Motordrehzahl abgeleitet ist. Dieses Signal 10 ist mit unterbrochenen Linien dargestellt. Wie aus der Fig. 2 ersichtlich ist, handelt es sich dabei um ein relativ glattes Signal, da aufgrund der Tiefpass-Filterung die hochfrequenten Anteile ausgefiltert sind. Mit 11 ist eine punktierte Linie bezeichnet, die das zweite Längsbeschleunigungs-Signal darstellt. Das Signal schwankt um die Zeitachse, da das auf dem Rollenprüfstand befindliche Fahrzeug naturgemäß keine

länger andauernden Phasen einer Beschleunigung mit gleichem Vorzeichen aufweisen kann. Außerdem ist dieses Signal hochpassgefiltert.

[0025] Mit 12 ist in durchgezogenen Linien das Summensignal aus dem ersten Längsbeschleunigungs-Signal 10 und dem zweiten Längsbeschleunigungs-Signal 11 dargestellt. Der globale Verlauf dieses Summensignals 12 folgt naturgemäß dem ersten Längsbeschleunigungs-Signal 10, es werden jedoch auch die hochfrequenten Anteile des zweiten Längsbeschleunigungs-Signals 11 abgebildet.

[0026] Es hat sich herausgestellt, dass das Summensignal 12 in hervorragender Weise geeignet ist, als Basis für die Beurteilung der Fahrbarkeit eines Fahrzeugs zu dienen, das auf einem Rollenprüfstand untersucht wird. Das Summensignal 12 entspricht dabei qualitativ weitestgehend der tatsächlichen Längsbeschleunigung, die im Betrieb des Fahrzeugs auf der Straße durch einen Längsbeschleunigungs-Sensor 5 messbar ist. Auf diese Weise können Untersuchungen über die Fahrbarkeit des Fahrzeugs auf einem Rollenprüfstand in vereinfachter Form durchgeführt werden, ohne die Qualität der Ergebnisse zu beeinträchtigen.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Analyse des Fahrverhaltens von Kraftfahrzeugen auf einem Rollenprüfstand, mit folgenden Schritten:

- Durchführen eines vorbestimmten Betriebszyklus an einem Kraftfahrzeug, das sich auf einem Rollenprüfstand befindet;
- Ermittlung eines ersten Längsbeschleunigungs-Signals (10) aus einem Drehzahl-Signal, das vom Antriebsstrang des Kraftfahrzeugs oder dem Rollenprüfstand abgenommen wird;
- Ermittlung eines zweiten Längsbeschleunigungs-Signals (11) durch einen am Kraftfahrzeug befestigten Beschleunigungs-Sensor (5);
- Überlagerung des ersten und des zweiten Längsbeschleunigungs-Signals (10, 11) zu einem Summensignal (12);
- Bestimmung eines die Fahrbarkeit des Kraftfahrzeugs darstellenden Parameters aus dem Summensignal (12).

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das erste Längsbeschleunigungs-Signal (10) aus einem Drehzahl-Signal durch Differenzieren abgeleitet wird.

3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass das erste Längsbeschleunigungs-Signal (10) einer Tiefpass-Filterung unterzogen wird. 5 (5) für das zweite Längsbeschleunigungs-Signal (11) aufweist.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zweite Längsbeschleunigungs-Signal (11) einer Hochpass-Filterung unterzogen wird. 10

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 3 oder 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass bei der Bildung des Summensignals (12) die Gruppenlaufzeiten im Hochpass-Filter (6) und/oder im Tiefpass-Filter (3) korrigiert werden. 15

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass zusätzlich zum Summensignal (12) zur Bestimmung einer die Fahrbarkeit des Kraftfahrzeugs darstellenden Parameters mindestens eine zusätzliche Messgröße aus der folgenden Gruppe verwendet wird: Motordrehzahl, Drosselklappen- bzw. Gaspedalstellung, Fahrzeuggeschwindigkeit, Saugrohrunterdruck, Kühlmitteltemperatur, Zündzeitpunkt, Einspritzmenge, Lambda-Wert, Abgasrückführrate und Abgastemperatur. 20 25

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass aus dem Summensignal (12) die Schwingungsamplitude bei charakteristischen Ruckelfrequenzen abgeleitet wird. 30

8. Vorrichtung zur Analyse des Fahrverhaltens von Kraftfahrzeugen auf einem Rollenprüfstand, mit einem ersten Sensor (5) zur Erfassung eines Drehzahl-Signals vom Antriebsstrang des Kraftfahrzeugs oder vom Rollenprüfstand, mit einem Beschleunigungssensor zur Erfassung der Längsbeschleunigung des Kraftfahrzeugs und mit einer Auswertungseinrichtung, die mit dem ersten Sensor und mit dem Beschleunigungssensor verbunden ist und die dazu ausgebildet ist, die Signale der Sensoren weiterzuverarbeiten und zu einem Summensignal (12) zu überlagern, um aus dem Summensignal (12) einen die Fahrbarkeit des Kraftfahrzeugs darstellenden Parameter zu berechnen. 35 40 45

9. Vorrichtung nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Beschleunigungssensor (5) im Bereich einer Nackenstütze des Kraftfahrzeugs angebracht ist. 50

10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 8 oder 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Auswertungseinrichtung einen Differenzierator und einen Tiefpass-Filter (3) für das erste Längsbeschleunigungs-Signal (10) und/oder einen Hochpass-Filter 55

Fig. 1

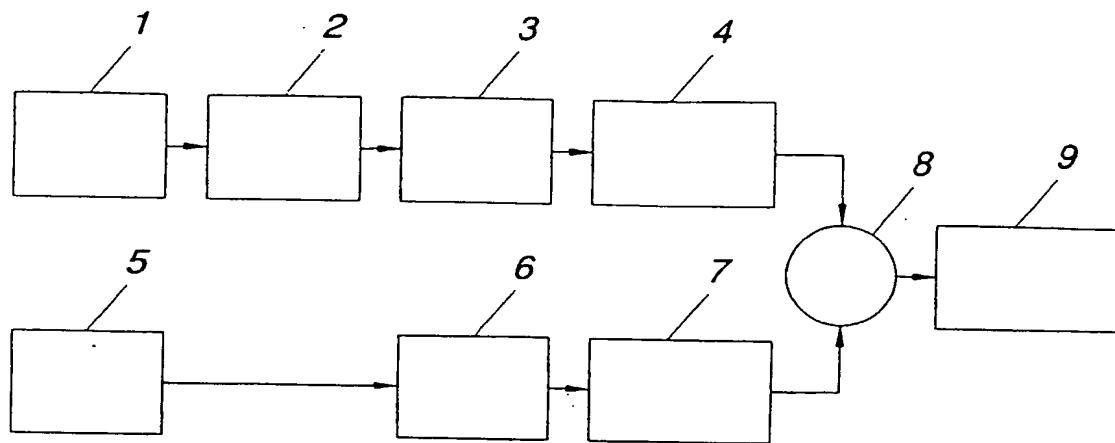
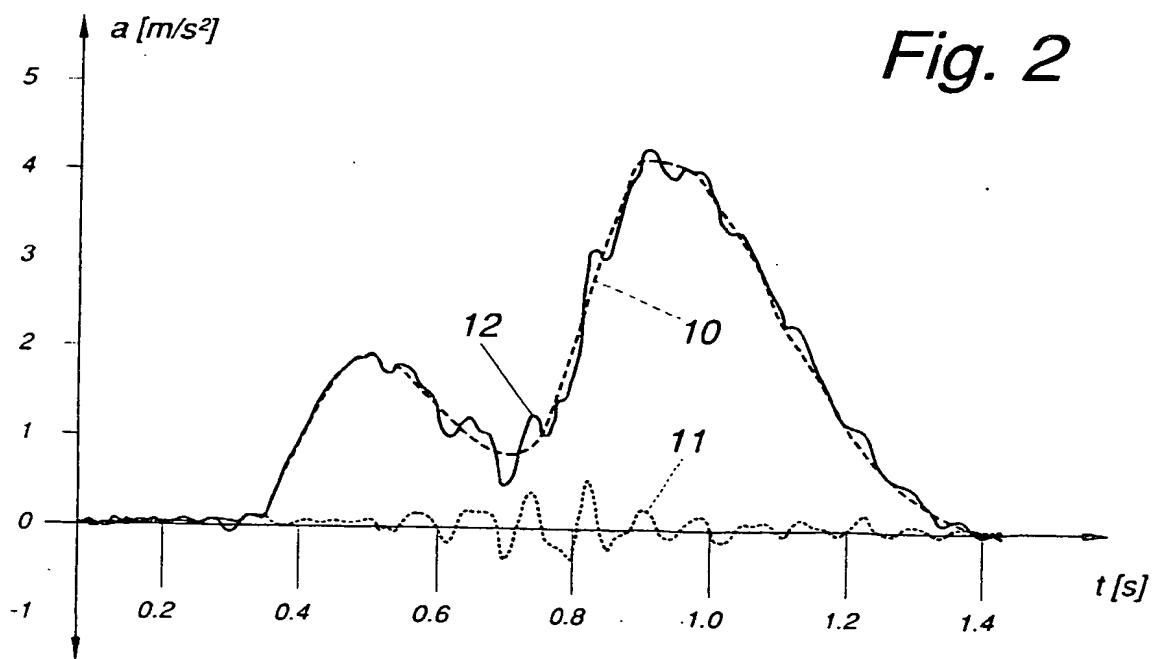
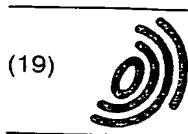


Fig. 2





(19)

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 1 085 312 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
04.07.2001 Patentblatt 2001/27

(51) Int Cl. 7: G01M 17/007

(43) Veröffentlichungstag A2:
21.03.2001 Patentblatt 2001/12

(21) Anmeldenummer: 00890270.2

(22) Anmeldetag: 05.09.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 13.09.1999 AT 62199 U

(71) Anmelder: AVL List GmbH
8020 Graz (AT)

(72) Erfinder:
• Schöggli, Peter, Dipl.-Ing. Dr.
8054 Seiersberg (AT)
• List, Helmut, Dipl.-Ing. Prof.
8010 Graz (AT)

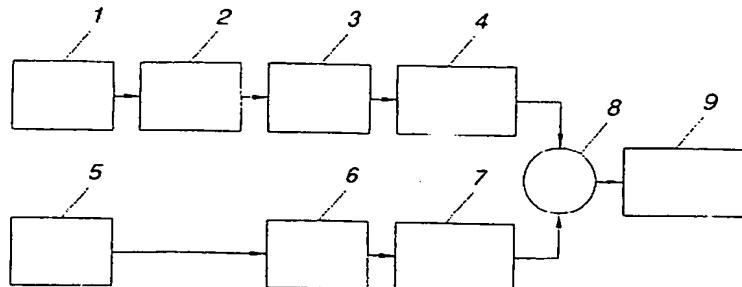
(74) Vertreter: Babeluk, Michael, Dipl.-Ing. Mag.
Patentanwalt
Mariahilfer Gürtel 39/17
1150 Wien (AT)

(54) Verfahren zur Analyse des Fahrverhaltens von Kraftfahrzeugen

(57) Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zur Analyse des Fahrverhaltens von Kraftfahrzeugen auf einem Rollenprüfstand, mit folgenden Schritten:

- Durchführen eines vorbestimmten Betriebszyklus an einem Kraftfahrzeug, das sich auf einem Rollenprüfstand befindet;
- Ermittlung eines ersten Längsbeschleunigungs-Signals (10) aus einem Drehzahl-Signal, das vom Antriebsstrang des Kraftfahrzeugs oder dem Rollenprüfstand abgenommen wird; Ermittlung eines zweiten Längsbeschleunigungs-Signals (11) durch einen am Kraftfahrzeug befestigten Beschleunigungs-Sensor (5);
- Überlagerung des ersten und des zweiten Längsbeschleunigungs-Signals (10, 11) zu einem Summensignal (12);
- Bestimmung eines die Fahrbarkeit des Kraftfahrzeugs darstellenden Parameters aus dem Summensignal (12).

Fig. 1





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 00 89 0270

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE									
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)						
D, A	EP 0 846 945 A (AVL LIST GMBH) 10. Juni 1998 (1998-06-10) * Ansprüche 9,14 *	1-10	G01M17/007						
A	US 4 969 212 A (WALTER STEVEN L) 6. November 1990 (1990-11-06) * Spalte 5, Zeile 28 - Zeile 55; Anspruch 1 *	1-10							
A	US 5 396 792 A (KOHSAKA HIROJI ET AL) 14. März 1995 (1995-03-14) * Anspruch 1 *	1-10							

RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.Cl.7)									
G01M									
<p>Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Recherchenort</td> <td style="width: 33%;">Abschlußdatum der Recherche</td> <td style="width: 33%;">Früher</td> </tr> <tr> <td>DEN HAAG</td> <td>10. Mai 2001</td> <td>Mucs, A</td> </tr> </table> <p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmelde datum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>				Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Früher	DEN HAAG	10. Mai 2001	Mucs, A
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Früher							
DEN HAAG	10. Mai 2001	Mucs, A							

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 89 0270

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

10-05-2001

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 0846945 A	10-06-1998	AT	1748 U	27-10-1997
		AT	2223 U	25-06-1998
		JP	10213524 A	11-08-1998
		US	6079258 A	27-06-2000
US 4969212 A	06-11-1990	KEINE		
US 5396792 A	14-03-1995	JP	2969493 B	02-11-1999
		JP	5312685 A	22-11-1993
		DE	4314730 A	11-11-1993

EPO FORM Page 1

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82